Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2015–2016

29 684 Waddenzeebeleid

Nr. 139 VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 3 mei 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 24 maart 2016 overleg gevoerd met mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 20 januari 2016 inzake aanbieding Evaluatierapport Structuurvisie Waddenzee en Onderzoeksrapport ILT over het Waddengebied 2015. Beleidsverkenning 2016. (Kamerstuk 29 684, nr. 124);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 25 januari 2016 inzake toezegging tussenresultaten open plan proces Waddenveerverbinding (vaarverbinding Holwerd–Ameland) (Kamerstuk 31 409, nr. 108);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 15 december 2015 inzake klanttevredenheid Waddenveren (Kamerstuk 23 645, nr. 608);**
- **de brief van Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 14 maart 2016 inzake aanbieding rapport Natuurtoets nachtelijk snelvaren met watertaxi's op de Waddenzee (Kamerstuk 29 684, nr. 125).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De griffier van de commissie,
Tijdink

kst-29684-139
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

Voorzitter: De Boer
Griffier: Stijnen

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Belhaj, De Boer, Van Helvert, Jacobi, Smaling, Van Tongeren en Aukje de Vries,

en mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 13.01 uur.

De **voorzitter**:
Ik heet alle mensen van de Waddeneilanden van harte welkom bij deze vergadering over de Wadden. Er staan boeiende onderwerpen op de agenda. Wij gaan snel beginnen. We hebben tot 15.00 uur de tijd. Om 14.00 uur is er een herdenking in de plenaire zaal vanwege de aanslagen in Brussel waarbij wij natuurlijk ook aanwezig moeten zijn. Ik zal de vergadering dan tien minuten schorsen. Ik verzoek iedereen om de vergaderorde in acht te nemen. Normaal gesproken staat de voorzitter twee interrupties toe. Ik wil het liever bij één interruptie houden, hooguit twee. Ik doe een beroep op ieders discipline. De leden hebben in eerste termijn vier tot vijf minuten spreektijd.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):
Voorzitter. Het is altijd prachtig om over de Wadden te spreken, maar het is nog mooier om ervan te genieten. Dat heb ik dit jaar al weer vaak gedaan. De inzet van mijn inbreng is dat er evenwicht nodig is tussen wonen, werken, recreatie, toerisme, natuurbehoud en visserij. Dat is al ingewikkeld zat. Ik zal op een paar speerpunten nader ingaan. Allereerst is dat de vaargeul Ameland-Holwerd. Wij zijn in ieder geval blij met de uitgewerkte oplossingsrichtingen die zijn aangereikt. Mijn complimenten voor Marc Jager en alle andere betrokkenen. Er wordt een eerste aanzet gegeven om de oplossingen voor de korte termijn om te zetten in oplossingen voor de lange termijn. Het Open Plan Proces is nog niet helemaal afgelopen. Ik vind het heel belangrijk dat er op korte termijn betrouwbare dienstregelingen worden gemaakt; dienstregelingen op basis van realiteit. Bij het rondetafelgesprek werd ik nog weggehoond toen ik vroeg of het niet verstandig was om anderhalfuursdiensten te gaan varen. De realiteit is echter dat wij daar waarschijnlijk niet aan ontkomen, zeker als het hartstikke druk is. Belangrijk is dat er daarnaast aanvullend vervoer is. Voor de korte termijn kan dit de Amelanders en de toeristen helpen.
Ik ben het ermee eens dat het nog te vroeg is voor een discussie over de gewenste oplossingsrichting. Eerst moet er een goed beeld zijn van waar de vaargeul structureel moet komen te liggen en wat daarvoor moet gebeuren. Daarbij moet ook naar het type boten worden gekeken. Volgens mij zijn de huidige boten bijna afgeschreven. Er moet aandacht zijn voor de diepte van de vaargeul en voor de discussie over de PIANC-norm (Permanent International Association of Navigation Congresses). Deze norm staat de PKB-Waddenzee in de weg. Ik ben van het evenwicht. Als wij elke dag baggeren, is dat ook niet goed voor de biodiversiteit. Als de geul wat dieper en wat breder moet zijn en dat zou heel veel baggertijd schelen, dan moet je onderzoeken in hoeverre de PKB-Waddenzee dat mogelijk moet maken. Wij moeten in ieder geval toe naar en duurzame oplossing. Onderschrijft de Minister dit?
In de Amelandse gemeenteraad is met algemene stemmen een voorstel aangenomen waarin staat dat men toe wil naar een TESO (Texels Eigen Stoomboot Onderneming)-model. Volgens mij staan de Amelanders en rederij Wagenborg met de rug naar elkaar. Ik wil graag weten wat de

Minister vindt van dit streven van de Amelanders. Het lijkt mij gepast om dit mee te nemen in het toekomstmodel.
Ik kom daarmee ook op de klanttevredenheid. De gebruikers van drie van de vier veerdiensten zijn niet tevreden. Die studie is overigens nu al bijna een jaar oud. Krijgen wij jaarlijks een dergelijk studie? In dat geval krijg ik de resultaten graag wat eerder. Anders heb ik het idee dat wij over ouwe koeien zitten te praten.
Ik kom op de structuurvisie. Ik moet nu even gas geven. We hebben net een mooi boekje gehad over de signalen vanuit het beheer. Er is veel gemonitord. We weten al hartstikke veel. Samen met het Regiecollege Waddengebied (RCW) moeten wij ons concentreren op wat niet goed gaat, op wat beter moet en op de eenduidige sturing. Ik ben absoluut voor één beheer. Wij zeggen dit al tien jaar, maar wij moeten er ook weer niet zo hard op drukken dat de huidige samenwerkingsagenda daardoor kapot gaat. Er zijn onderdelen waarvoor dit nog net te vroeg is. Dat kan ook gelden voor sommige mensen.
De Wadden zijn werelderfgoed. Ik mis een mooi bord. Als je met 130 km/u vanaf de Afsluitdijk komt, staat er nergens een bord met «Dit is UNESCO-werelderfgoed». Ik mis nog niets. Het Regiecollege Waddengebied heeft geadviseerd dat de zaak open moet blijven. Ik verwijs naar het perspectief dat uit 2014 dateert. Er zijn allerlei plannen zoals zeventien turbines op de Emmapolderdijk en gaswinning. Kan dit allemaal bij een UNESCO-werelderfgoed? Waar liggen de grenzen en wat zijn de kaders? Hoe kan dit samen met het Regiecollege Waddengebied en anderen zo worden vormgegeven dat wij geen spijt krijgen van besluiten die misschien zo maar genomen worden?
Ik probeer in twee zinnen nog iets te zeggen over het snelvaren. Wij hebben daar een motie over ingediend. Ik hoor graag van de Minister wat zij op korte termijn met die motie doet. Kan er een uitzondering worden gemaakt voor het vervoer van scholieren en patiënten per watertaxi?
Kunnen wij voor 1 juni 2016 informatie krijgen over Eems-Dollard? Wat gaat de Minister doen met de zorgen van de auditcommissie over het «hand aan de kraan»-principe bij gaswinning? Het lijkt erop dat dit principe niet werkt.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):
Voorzitter. De Wadden zijn een uniek gebied. Soms denk je weleens dat er alleen maar zeehondjes, vogels en vissen in het gebied leven, maar er wonen natuurlijk ook mensen en er zijn ook mensen die daar hun brood verdienen. Dat hoort ook bij de historie van het Waddengebied. Wat ons betreft moet er ook ruimte zijn om te ondernemen.
Mijn eerste punt betreft de economische investeringen uit het Waddenfonds. Er is geld beschikbaar voor de vismigratierivier. Volgens mij moet er in dat fonds ook geld zitten voor een bredere sluis bij Kornwerderzand. De VVD heeft daar eerder een motie over ingediend. Wij zijn benieuwd wat de Minister daarmee gedaan heeft.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Kan de collega van de VVD vertellen waarvoor het Waddenfonds oorspronkelijk is ingesteld en hoe wij normaal gesproken in Nederland infrastructuur, zoals een sluis, financieren?

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):
Het Waddenfonds is ingesteld voor 50% investeringen in ecologie en 50% investeringen in economie. Dat vinden wij een belangrijke verdeling. Er moet een balans zijn in het Waddengebied. In een motie van de VVD zijn andere mogelijkheden genoemd om de verbreding van de sluis te financieren. Wij denken dat dit een belangrijke investering is voor de werkgelegenheid in het gebied.

De **voorzitter**:
Dat is een keurig antwoord.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
De voorzitter heeft vast geen mening over de kwaliteit van het antwoord. Ik heb nog wel een vervolgvraag. Het oorspronkelijke doel van het Waddenfonds was compensatie voor gaswinning en dan vooral compensatie voor de natuur. Ik weet dat het langzamerhand is afgegleden. De economie is nu ook belangrijk voor de natuurwaarden. Een sluis is belangrijk en de werkgelegenheid is ook belangrijk. Het oorspronkelijk doel was echter compensatie voor gaswinning. Kan mevrouw De Vries mij uitleggen hoe het aanleggen van een sluis compensatie kan zijn voor de schade aan natuurwaarden van een werelderfgoedgebied door gaswinning?

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):
Volgens mij is het Waddenfonds niet ingesteld om alleen eventuele negatieve consequenties van de gaswinning te compenseren. Ik houd mij vast aan de uitspraak van de Tweede Kamer 50% ecologie en 50% economie. Daar willen wij voor de toekomst ook aan vasthouden. Daar kan die sluis volgens ons een prima rol in spelen.
Hoe kan meerjarig investeren uit het Waddenfonds mogelijk gemaakt worden door het Rijk? Het Rijk stort geld in dit fonds. Onder andere de Waddenzeehavens hebben hier klachten over.
De structuurvisie is over het algemeen positief geëvalueerd, met name als het gaat om de beschermende werking. Het is belangrijk om nu niet weer alles overhoop te halen. Wij moeten wel kijken naar de concrete knelpunten, zoals de ontwikkelingsgerichte component. Hoe kijkt de Minister daartegenaan? Een andere belangrijke zaak die naar voren is gekomen, is de flexibiliteit. Dat streven steunen wij van harte. De visie wordt soms als erg beperkend, te weinig flexibel en te conserverend ervaren. Wij zijn benieuwd hoe de Minister dit in een nieuwe visie wil invullen.
Wij willen ruimte houden voor de Waddenhavens om zich te ontwikkelen. Wij hebben een brief van de Waddenhavens gekregen waarin wordt aangegeven dat er problemen zijn met een aantal grote «building with nature»-projecten. Hoe ziet de Minister dat in relatie tot de structuurvisie? Wat ons betreft moet Holwerd aan Zee binnen de structuurvisie mogelijk worden gemaakt. Zijn daar knelpunten en hoe kunnen die eventueel opgelost worden?
Dan kom ik bij de vaargeul. Het is belangrijk dat er nu door alle partijen goed met elkaar gesproken wordt. Ik doe een oproep aan de betrokken partijen om dat in ieder geval ook te blijven doen. Medio 2016 krijgen we een nieuwe rapportage. Het is nu nog iets te vroeg om over echte oplossingen te spreken. Wij vinden echter wel dat er dan concrete oplossingen voor de korte termijn moeten zijn.
De vaargeul heeft ook een relatie met de structuurvisie. Het is onduidelijk of verbreding en verdieping van de geul nu mogelijk zijn. Wij zijn in ieder geval bereid om de mogelijkheden daartoe in de structuurvisie op te nemen. Als dat nodig mocht zijn, zijn wij ook bereid om naar de concessie te kijken in relatie tot de dienstregeling en naar de vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet in relatie tot het baggerregime. Wat doet de Minister overigens met alle vaargeulen in de structuurvisie? Wat ons betreft, moet zij zich niet alleen tot deze vaargeul beperken.
Wat is de stand van zaken voor de oplossing van de vaargeul naar Lauwersoog? Ik heb het dan met name over het Westgat tussen Terschelling en Schiermonnikoog.
De klanttevredenheid over de Waddenveren is nog onvoldoende. Mevrouw Jacobi heeft dit ook al gezegd. Op de eilanden is men ontevreden over de inspraak, het overleg en de klachtenafhandeling. Hoe

zit het met de mogelijkheid om sancties en boetes op te leggen? Rijkswaterstaat zit bijvoorbeeld niet bij het overleg met de decentrale overheden. Wij vinden het een goede aanvulling als Rijkswaterstaat hier ook bij aansluit.
Ook over het vrachtvervoer zijn klachten. Die klachten vallen op een aantal punten niet binnen de concessie. Is de Minister of de Staatssecretaris – die er volgens mij over gaat – bereid om ook daarnaar te kijken? Er zijn klachten over de prijsstijging maar ook over het afschermen van vervoerders. Wij hebben eerder aangekaart dat wij decentralisatie van de concessies voor de veerverbindingen een optie vinden. Dat zou onderzocht worden. Wij zijn benieuwd naar de stand van zaken.
Er is nogal wat kritiek op het onderzoek van Witteveen+Bos naar het nachtelijk snelvaren. Een aantal partijen is er niet bij betrokken geweest en er is sprake van mogelijke feitelijke onjuistheden. Wil de Minister daar nog een keer naar kijken? Er zijn ook problemen met het schoolvervoer op Terschelling. Wij denken dat er meer mogelijk moet zijn.
Een andere vaargeul heeft te maken met de problematiek van It Soal bij Workum. Het achterste deel van de sluis is inmiddels aangepast maar het deel daarvoor nog niet. Rijkswaterstaat is daarvoor verantwoordelijk. Welke afspraken zijn hierover gemaakt? Hoe komt Rijkswaterstaat die na en wat is de aanpak voor de komende jaren?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Voorzitter. Ik heb even snel gegoogeld op rijkssites. Het is inderdaad heel moeilijk om de oorsprong van het Waddenfonds terug te vinden. Het was een deal met de milieubeweging en verontruste Nederlanders toen er gaswinning onder de Waddenzee plaatsvond. Men was bezorgd over het effect daarvan. Destijds is gezegd dat er allerlei goede dingen gedaan zouden worden om het werelderfgoed mooier te maken en te herstructureren. Daar is toen geld voor beschikbaar gesteld. Het fonds is niet ingesteld via een aangenomen motie in de Tweede Kamer.
De Structuurvisie Waddenzee staat ook op de agenda. Wij zijn blij dat de visie is geëvalueerd en dat voorop is gesteld dat natuur als doelstelling tot wezenlijke verbeteringen heeft geleid. Dat is een positief punt. Dat wil ik de Minister zeker meegeven. Wij maken ons wel wat zorgen over de hoofddoelstelling natuur, want het woord «flexibiliteit» komt in combinatie met «gebiedsmanagement» net iets te vaak in de stukken voor. Wij willen graag een heldere ondergrens. Daar hebben wij bij de Omgevingswet ook voor gepleit. Dan weten mensen waar zij aan toe zijn. Mocht het zover komen dat je bij een rechter terechtkomt, dan kan deze op de ondergrens toetsen. Een rechter kan dat heel erg moeilijk doen op flexibiliteit van het gebiedsmanagement. Het is niet voor niets werelderfgoed; een uniek landschap en een broedplaats voor de natuur.
Het volgende begrijp ik niet zo goed. Kernboodschap 4 is «een impuls geven aan het realiseren van het ontwikkelingsperspectief door het, mede op basis van de nu zichtbare aanzetten, integraler te concretiseren en operationaliseren in een ontwikkelingsprogramma». Ik denk dat de gemiddelde Fries, Groninger en Noord-Hollander die naar de eilanden gaat die zin ook niet zo heel makkelijk kan bevatten. Bij de aanbieding is een boekje overhandigd. Er werd gezegd dat wij niets aan de klimaatverandering kunnen doen, maar daar kunnen wij wel wat aan doen. Wij gebruiken dit werelderfgoedgebied nog steeds voor gaswinning. Er wordt ook naar nieuwe plekken voor gaswinning gekeken. Mijn collega van de PvdA refereerde aan de grote verontrusting op de eilanden over dreigende gaswinning op of vlak bij de eilanden. Ik wil graag van de Minister weten hoe de Mijnbouwwet zich verhoudt tot de Structuurvisie Waddenzee en de Omgevingswet. Wie is nu als eerste aan zet? Een aangenomen amendement van de PvdA en GroenLinks heeft de strekking dat gezondheid, milieu en natuur te beschermen waarden zijn, ook in de

Mijnbouwwet. Die wet is nog steeds niet van kracht. Hoe moeten wij dat geheel zien en waar zit de harde bescherming in?
Bij de deal over gaswinning is gezegd dat er gas gewonnen zou worden met de hand aan de kraan. Ik wil graag van de Minister weten wie de hand op de kraan heeft liggen. Wie kan die kraan dichtdraaien en wanneer zou dat moeten gebeuren? Minister Kamp, die ik ook had uitgenodigd voor dit overleg, gaat over het maximale plafond voor gaswinning door de NAM. Ik weet niet welke hand op die kraan ligt. Uit de rapportages blijkt dat het daar niet helemaal goed gaat, als ik het zo mag samenvatten.
Mijn volgende vraag gaat over de voorgenomen zoutwinning. Ik heb tijdens een debat met Minister Kamp verteld dat er miljoenen liters dieselolie de Waddenzee ingepompt worden voor die zoutwinning. Minister Kamp ontkende dat in eerste instantie ten stelligste. Dat was niet waar, ze1 hij. Vervolgens is hij daar keurig op teruggekomen en dat siert Minister Kamp. Hij heeft in een brief geschreven dat de GroenLinks-afdeling Harlingen en mevrouw Van Tongeren wel degelijk gelijk hadden. Er lag een keurig rapport van Arcadis dat dit gaat gebeuren. Moeten wij dat wel doen dieselolie de Waddenzee in pompen? Als er dan per se zout onder de Waddenzee gewonnen moet worden, wordt er dan ook gekeken naar andere methoden om dat systeem fatsoenlijk af te sluiten? Is er een calamiteitenplan voor het geval er een dieselolielekkage komt in dit werelderfgoedgebied? Hebben wij dan afsluiters? Is daarop getraind? Ligt er een plan klaar? Ik vermoed van niet.
GroenLinks pleit voor een schoner en elektrisch Waddenvervoer. Ook bij het taxivervoer kan daarnaar gekeken worden. Er zal een green deal nodig zijn om het vervoer van en naar de eilanden schoner en dus CO_2-armer te maken.
Ik begrijp van de voorzitter dat ook ik nu door mijn tijd heen ben.

De **voorzitter**:
Ik wilde u nog een laatste zin gunnen, zoals ik ook bij de vorige twee sprekers heb gedaan.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik zag uw vingers dichter bij elkaar komen en dan weet je dat je moet afronden.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Het CDA wil het eerst over de structuurvisie hebben. De Minister schrijft in haar brief van 20 januari dat zij eind 2016 samen met de Staatssecretaris van EZ met een visie komt op de toekomstige ontwikkeling van het Waddengebied. Het gebied heeft een UNESCO-status. In de bestemmingsplannen die betrekking hebben op het Waddengebied moet voor nieuwe bebouwing of voor gebruikt beoordeeld worden of dit leidt tot aantasting van de open horizon. De Inspectie Leefomgeving en Transport heeft onderzoek gedaan en geconstateerd dat de regels door gemeenten onvoldoende worden nageleefd. Dat komt doordat de regelgeving niet duidelijk is. Hoe staat de Minister daartegenover? De omschrijving van de bebouwing bij de waddenkust laat ook ruimte voor interpretatie. De regelgeving omschrijft niet scherp of windturbines daar bijvoorbeeld onder vallen. Het Evaluatierapport Structuurvisie Waddenzee maakt duidelijk dat het unieke open karakter van de Waddenzee in gevaar is. Ik citeer:
«In de huidige besluitvorming wordt het argument openheid van de Waddenzee niet meegewogen. Dit is wel relevant, omdat besluiten die nu genomen worden nog tientallen jaren effect kunnen hebben op de openheid van de Waddenzee.»
Bestaat de kans dat windmolens hier in een paar jaar tijd de openheid voorgoed verknoeien? Wordt hier nu wel of niet langs een strakke lijn in gehandhaafd? Graag een reactie van de Minister hierop.

Het CDA wil het ook even hebben over snel varen. Op de Waddenzee mag je alleen met een snelheid hoger dan 20 km/u varen in veerbootgeulen en in de geulen van en naar zee. Daarbuiten mag dat niet, behalve natuurlijk bij een calamiteit. Gesprekken tussen Rijkswaterstaat, Noord-Nederland, natuurorganisaties en recreantenorganisaties over snelvaarders, bergers, toeristenboten et cetera leveren tot op heden weinig concrete resultaten op. De Tweede Kamer heeft een motie aangenomen waaraan ook mevrouw Jacobi refereerde. Dat is de motie-Jacobi/Van Helvert (31 409, nr. 83) die van noord tot zuid werd gedragen. Daarin wordt de regering verzocht, te onderzoeken hoe de handhaving op het water slimmer en eenvoudiger kan worden gemaakt en hierbij een alternatief voor heterdaad en de mogelijkheden van moderne media te onderzoeken. Hoe staat het met de uitvoering van die motie? Klopt het dat radar en AIS niet gebruikt mogen worden voor die handhaving? Klopt het dat de inzet van een snelle boot van Rijkwaterstaat zelfs leidt tot nog meer snel varen? We horen dat die boot te herkenbaar is voor betrokkenen. Hoe zit dat? Er was namelijk wel enige haast bij; vandaar die motie.
Over de boot naar Ameland heb ik een serie vragen, want de ontevredenheid daarover is groot. Zijn de huidige vaargeulen toereikend qua diepte en breedte en zijn ze wel veilig? Hoe kijkt de Minister daar tegenaan? Daar zijn de meningen nogal verdeeld over. Is er al een knoop doorgehakt over die vaargeul? Wanneer komt daar duidelijkheid over? Heeft de Staatssecretaris al gereageerd op het verzoek van de waddengemeenten om een rechtstreeks overleg met Rijk en Wagenborg, omdat de klantontevredenheid over de veerverbinding fors is. Het lijkt erop dat het ook gaat om het niet nakomen van concessievoorwaarden. Kan de Minister hierop handhaven?
Het CDA is van mening dat de concessie voor de boot naar Ameland in de toekomst naar de provincie Friesland moet gaan. Hoe staat de Minister daartegenover? Immers, het openbaar vervoer op het eiland valt binnen een concessie van de provincie. Het openbaar vervoer naar de boot toe op het vasteland is van de provincie. Dus je zou kunnen zeggen dat de concessie voor die boot ook naar de provincie zou moeten gaan. De provincie Friesland zou samen met de bewoners op Ameland kunnen bekijken door wie die concessie in de toekomst zal moeten worden uitgevoerd. Zorgt de Minister er voor die tijd voor dat er een concessie gegeven kan worden? Er is al eens een pittige strijd geweest rondom de boot naar Ameland. Destijds gaf het Europese Hof aan dat we te maken hebben met internationale wateren, waardoor er sowieso moeilijkheden zouden kunnen zijn met het verlenen van een concessie.
Tot slot wil ik zeer zeker aansluiten bij het betoog van mevrouw De Vries over de sluis van Kornwerderzand. Het is goed als we de economie in die regio de boost kunnen laten geven die de regio nodig heeft. Vaak wordt gezegd dat de Randstad de grootste bijdrage levert aan het bruto nationaal product en dat daarom de meeste investeringen daarnaartoe gaan. Maar als we dit soort investeringen niet doen in de regio houden we dat in stand. Dan maak je het voor regio's onmogelijk om hun economie te laten groeien. Hoe gaat de Minister dat aanpakken?

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Voorzitter. De Wadden zijn een prachtig gebied om te wonen, te werken en om even uit te waaien, maar ook een plek waar unieke natuur te vinden is. Ik wil het vandaag vooral hebben over de bereikbaarheid van Ameland. De boten tussen Ameland en het vasteland hebben eigenlijk standaard vertraging. Dat is nog te doen als je een keertje een weekendje weg wil, maar voor de bewoners en bedrijven op Ameland is het natuurlijk ongelofelijk vervelend. Letterlijk kun je zeggen dat een fatsoenlijke bereikbaarheid voor hen belemmerd wordt. Wat D66 betreft is het hoog tijd om aan deze vertraging een einde te maken.

Deze discussie wordt, begrijp ik, nu al meer dan tien jaar gevoerd. Het moet toch lukken om snel een knoop door te hakken? Er is een Open Plan Proces gestart. Het is goed dat de verschillende oplossingsrichtingen worden onderzocht. Het is ook belangrijk dat de gemeente Ameland en haar bewoners daar goed bij betrokken worden. Volgens mij kan dat nog stukken beter. D66 ziet ook graag dat er expliciet wordt gekeken naar de effecten op de langere termijn. Een korte doorsteek kan bijvoorbeeld op korte termijn meer natuurschade opleveren, maar op langere termijn minder belastend zijn voor de natuur dan het constant uitbaggeren van de huidige vaargeul. Hetzelfde geldt voor de kosten. Wat nu een grote investering is, kan mogelijk op langere termijn veel geld besparen. Ik vraag de Minister of dit meegenomen kan worden in het proces. Wellicht is er al eens besproken wat de kosten van het uitdiepen op korte termijn zijn of wat de kosten zijn als dat op langere termijn gebeurt. Als we de informatie daarover voor juni kunnen ontvangen, kan er misschien nog iets moois gebeuren met het oog op de begroting.
Ook door betrokkenen wordt een oplossing geopperd, namelijk om de steiger vanaf Holwerd te verlengen. Dit is een zeer dure oplossing, maar als we toch bezig zijn met het onderzoek is het misschien goed om deze meteen mee te nemen. Er wordt getwijfeld aan de door Rijkswaterstaat gehanteerde minimale afmetingen van de vaargeul. Zou de Minister deze twijfels kunnen wegnemen, eventueel door een onafhankelijk deskundige naar deze afmetingen te laten kijken?
Dan de concessie die door Wagenborg wordt uitgevoerd. We kunnen wel concluderen dat die concessie voor het gevoel van veel mensen niet naar behoren wordt uitgevoerd, gezien de vele vertragingen bij deze verbinding. In welke mate is dit direct gerelateerd aan het bedrijf? Spelen er ook andere zaken een rol bij? Focussen wij ons wellicht op het verkeerde? Als de concessiehouder daar direct en expliciet verantwoordelijk voor is, moet hij daarop aangesproken worden. Zoals de VVD stelde, zou hij een boete moeten krijgen wanneer hij de dienstregeling niet haalt en als die niet expliciet gerelateerd is aan de dienstverlening en niet aan overige zaken. Een van de oplossingsrichtingen is het aanpassen van de dienstregeling. Ik vraag mij af waarom deze nog niet is aangepast aan de reële vaartijden. Waarom is dit zo lastig?
In 2014 is destijds door Staatssecretaris Mansveld toegezegd om te onderzoeken of de veerverbindingen gedecentraliseerd konden worden. Is dat onderzoek al uitgevoerd? Wat is daar uitgekomen?

De **voorzitter**:
Dan geef ik last but zeker not least het woord aan de heer Smaling van de SP-fractie.

De heer **Smaling** (SP):
Voorzitter. Dank u wel voor deze introductie. Het wordt een hele klus om daaraan invulling te geven. Het is een beetje rommelige dag. Ik loop de hele dag al met een ei rond en ik vergeet steeds om het op te eten. Ik weet niet waar het allemaal aan ligt.
Er zijn al een heleboel behartigenswaardige dingen gezegd door mijn collega's over dit gebied, waar iedereen erg van houdt. En terecht! Daarom is mijn eerste vraag, nu de evaluatie van de structuurvisie voorligt, wat de status van het gebied is met inachtneming van het aannemen van de Omgevingswet in de Eerste Kamer, waarmee ik de Minister feliciteer. Er komt natuurlijk ook een nationale omgevingsvisie. Wat is straks de positie van een gebied als de Wadden, ook nog met de Unesco-status, in een nationale omgevingsvisie? Krijgt het een status aparte? Hoeveel recht wordt gedaan aan het unieke karakter van Unesco-werelderfgoed in Nederland in een nationale omgevingsvisie? Worden die waarden zodanig verankerd op nationaal niveau dat je pas daaronder op

decentraal niveau een uitvoeringsagenda krijgt die gekoppeld moet zijn aan die nationale omgevingsvisie of is dat niet de bedoeling?
Mijn tweede punt gaat over de veren. Het verbaast mij dat wij steeds met onze Haagse vingertjes aan de veren zitten. We hebben natuurlijk het spoor. De provincies gaan over de regionale vervoerders. Deze waddenveren vinden we blijkbaar nog steeds van nationaal belang. De heer Van Helvert had het over de provincie, maar de gemeenteraad van Ameland heeft ook gezegd graag een eigen veerdienst te willen. Is dat laatste geen optie? Zo nee, waarom niet?
Wat die vaargeul betreft, zie ik in één van de gidsjes die ik heb gekregen dat er heel veel gebaggerd wordt. Heeft dat te maken met de ecologische positie van net dat deel van de Wadden of is het niet zo? Wat zijn de plannen om die vaargeul aan te pakken?
Er is natuurlijk ook het een en ander gezegd over wat op Ameland wordt gevoeld als de slechte prestaties van de rederij en over de dienstregeling. Ik sluit me aan bij wat de collega's daarover hebben gevraagd, want ik heb eigenlijk dezelfde vragen.
Tot slot snijd ik een paar korte punten aan. Er ligt nog een motie die ik samen met mevrouw Jacobi heb ingediend over het opvolgen van de aanbevelingen van de Rekenkamer. De Minister heeft daarover in januari een brief gestuurd om te laten weten dat zij daarmee later dit jaar aan de gang gaat. Ik kan daarover dus alleen nog vragen: is dat nog steeds zo? De kern van de motie is dat mevrouw Jacobi en ik de regering vragen om meer samen te doen in plaats van samen meer. Al pratend met mensen die bij het Waddengebied betrokken zijn, heb ik gemerkt dat die vraag nog steeds actueel is. Het is dus misschien wel goed als wij nog even een soort update krijgen over de vraag of wij nu inderdaad onderweg zijn naar het meer samen doen en of de verbrokkeldheid aan het afnemen is.
Het Eems-Dollardgebied is ecologisch heel lastig, omdat er van alles tegelijk wordt gedaan. Het gebied is in de loop der jaren ook kleiner geworden, onder andere door inpolderingen. Wij hebben een meerjarig adaptief programma. Loopt dat een beetje? Zo ja, waardoor komt dat dan? Wat is de inzet van het Rijk bij het vitaliseren van dat gebied, en is dat zichtbaar te maken? Moet daarvoor meer inspanning worden geleverd? Als dat niet gebeurt, is dan wellicht in de toekomst het Deltafonds daarvoor aanspreekbaar? Zo nee, waarom dan niet?
In verband met windmolens verwees de heer Van Helvert naar iets interessants. Aan de Duitse kant staan er veel. Daar ligt misschien wel een inpassingsvraag die wij met Duitsland samen zouden moeten bekijken. De gemeenteraad van Coevorden heeft onlangs ingestemd met een provinciaal windmolenplan. Daarover wordt echter wel gepraat met het Duitse grensgebied. In Emlichheim worden ook weer windmolens gebouwd, en men probeert nu om die zodanig op elkaar af te stemmen dat de inpassing optimaal is. Kan dat hier eventueel ook, opdat het Waddengebied zo open mogelijk blijft?

De **voorzitter**:
Ik kijk even naar de Minister en begrijp dat zij een pauze van vijf minuten nodig heeft. De heer Smaling kan dan misschien zijn ei tot zich nemen.

De vergadering wordt van 13.34 uur tot 13.39 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Ik zal de vergadering om 13.55 uur schorsen, zodat wij op tijd in de plenaire zaal kunnen zijn voor de herdenking van de aanslagen in Brussel. Ik denk dat wij dan om 14.10 uur hier weer kunnen beginnen.
Ik geef nu het woord aan de Minister en vraag de commissie om zich te beperken tot twee interrupties per fractie en tot het stellen van vragen ter verheldering. Dat scheelt voor de duur van de tweede termijn, denk ik. Ik vraag de leden wel om hun interrupties kort te houden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voorzitter. Ik begin met de vragen over de vaargeulen en de veerverbinding. Die heb ik bij elkaar gepakt. Daarna kom ik op de andere onderwerpen. Dat zullen wij dan waarschijnlijk na de schorsing doen.
Ook wij vinden het van belang om de problematiek rond de vaargeul en de veerverbinding breed aan te pakken, zoals diverse commissieleden hebben gevraagd. Ik doel daarmee op een aanpak inclusief dienstregeling en aanvullend vervoer, en inclusief een hernieuwde discussie over de verdieping van de vaargeul en wat met het oog daarop allemaal zou moeten gebeuren. Ik wil zo'n brede aanpak dus ook. Samen met de Staatssecretaris, die zoals men weet verantwoordelijk is voor de concessieverlening, heb ik dat ook zo opgeschreven. Ik kijk breed naar alle oplossingen. In 2016 zullen de resultaten komen. Zoals men weet, is er een Open Plan Proces ingericht onder leiding van de heer Jager. Het is de bedoeling dat de uitkomsten daarvan er in, naar ik meen, juli 2016 zijn.
De commissieleden hebben een aantal specifieke vragen gesteld. Gevraagd werd onder andere wat wij vinden van het TESO-model voor de veerdienst naar Ameland. Kunnen wij dat meenemen voor de toekomst? Laat helder zijn dat dit niet tot de mogelijkheden behoort zolang de concessie loopt. Het is een proces geweest waarbij iedereen kon meedingen. Die concessie is toen gewonnen door Wagenborg. Voor een volgende concessieperiode is er echter zeker ruimte voor een eigen veerdienst om mee te dingen. Dan wordt de concessie gewoon opnieuw aan de orde gesteld.
De heer Van Helvert vroeg of er rechtstreeks overleg is tussen Rijk en gemeente over de uitvoering van de concessie en hoe wij de voorwaarden handhaven. Is er nog een probleem met de internationale wateren? Er vindt in ieder geval twee keer per jaar overleg plaats met de gemeente. De uitvoering wordt op heel veel punten gemonitord. Deze wordt besproken met decentrale overheden en consumentenorganisaties. Er zijn ook verbeterplannen gevraagd. De uitvoering daarvan wordt kritisch gevolgd. Wat betreft de internationale wateren heb ik niet begrepen dat er een probleem speelt.
Mevrouw De Vries vroeg zich af hoe wij zouden omgaan met de klachtafhandeling bij de veerdienst. Zoals ik zonet al zei in antwoord op de vragen van de heer Van Helvert, die dit in brede zin eveneens vroeg, worden er verbeterplannen gemaakt. Die worden ook met de medeoverheden en met de consumentenorganisaties besproken. Dat systeem is dit jaar ingevoerd. Het is dus een nieuwe variant. Juist vanwege de grote publieke belangstelling voor de naleving hiervan doen wij het zo. Daar wordt op dit moment dus vorm aan gegeven.
Mevrouw De Vries vroeg ook of Rijkswaterstaat bij het overleg over de concessie aanwezig kan zijn en wat de stand van zaken is wat betreft de decentralisatie van de concessies. Ook mevrouw Belhaj en de heer Van Helvert hebben daarnaar gevraagd, evenals de PvdA, naar ik meen, maar dat weet ik niet meer zeker. Op 6 april is een overleg gepland waarbij ook Rijkswaterstaat aanwezig zal zijn. Daarin gaat het om de concessie Oost. Door de provincie Friesland wordt ook decentralisatie onderzocht. Er is nog geen definitief standpunt op dat vlak. Ik heb horen zeggen dat de provincie niet echt staat te springen om dit over te nemen. Maar velen van de leden komen daarvandaan en zijn misschien beter op de hoogte doordat zij er nog dichter op zitten dan ik. Het is in ieder geval een traject dat ook gaande is en waarover op dit moment wordt gesproken.
Ik kom op de meer fysieke kant, de vaargeul zelf, waarover al veel is gesproken in deze commissie.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik begrijp dat de Minister overgaat naar de fysieke kant, zoals ze het noemde, en dat dit onderdeel is afgerond. Ik stel daarom nu mijn vraag daarover. Ik kom toch even terug op de ontevredenheid en het overleg dat

daarover plaatsvindt. De Minister zei dat erover wordt gesproken, dat er van alles wordt gedaan en dat de mensen aan tafel zitten, waardoor het eigenlijk wat wegebt, terwijl de ontevredenheid naar onze mening echt veel groter is dan normaal. Herkent de Minister dat die ontevredenheid echt groter is dan normaal en dat er daadwerkelijk iets moet gebeuren? De indruk die wij nu krijgen is dat de Minister zegt: o nee, we kijken ernaar, en er is verder niets aan de hand. Kan de Minister daarop wat meer ingaan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
«Niets aan de hand» hebt u mij niet horen zeggen. Juist hiervoor, onder andere, hebben wij het Open Plan Proces gestart. Wij nemen het dus uitermate serieus, mede omdat het om een samenspel van omstandigheden gaat. De discussie is natuurlijk steeds: ligt het aan de vaargeul, ligt het aan de dienstregeling of ligt het aan de toch ook wel gespannen verhoudingen tussen diverse partijen? Er zijn natuurlijk meer redenen waarom dit niet lekker verloopt. Dat is de reden waarom wij het Open Plan Proces zeer zorgvuldig starten. Ik zou de heer Van Helvert graag zeggen: dit waren de bevindingen en dit zijn de oplossingen. Dit loopt echter nog op dit moment. Als ik zeg dat het loopt, wil dat niet zeggen dat er geen probleem is. De achteruitgang van de klanttevredenheid is aanleiding geweest om de concessiehouder om een verbeterplan te vragen. De concessiehouder krijgt eerst de kans om de klanttevredenheid te verbeteren. Als die verbetering uitblijft, is het natuurlijk de vraag of dat de concessiehouder valt aan te rekenen. Dat hangt mede af van de analyse. Als dat het geval is, bestaat ook de mogelijkheid van een sanctie, bijvoorbeeld het onthouden van toestemming om tarieven met de index te verhogen. Ik zie dat natuurlijk als een uiterste maatregel. Dit zijn immers dingen die je niet graag doet. Ik vind het veel belangrijker dat iemand zelf komt met verbetermaatregelen. Ik ga er eigenlijk ook van uit dat de concessiehouder zijn best gaat doen om de klanttevredenheid op peil te houden, omdat dat ook gewoon in zijn eigen belang is.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik stel een korte vervolgvraag. Wat de Minister zegt, is goed om te horen. De Minister is nu bezig met kwesties rond de boot naar Ameland. Zij zegt: wij zijn in overleg over de mogelijkheid dat een toekomstige concessie bijvoorbeeld naar de provincie zou gaan. Daarbij heeft zij nog vragen over de insteek van de provincie. Hoe zit de Minister er nu zelf in, gezien het feit dat zij nu hier in Den Haag spreekt over de boot naar Ameland? Zegt zij: het zou misschien beter zijn als je die problemen in de regio oplost en dat de concessie in de toekomst naar de provincie gaat? Wat is haar insteek?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Er is voor beide wat te zeggen. Het speelt natuurlijk vooral in die regio. Tegelijkertijd is de verbinding naar Ameland voor heel Nederland van belang. Die is er niet alleen voor het regionaal vervoer en niet alleen voor de eilandbewoners. Er wordt van de verbinding met de eilanden heel veel gebruikgemaakt door allerlei toeristen. Vanwege de specifieke situatie, waarbij je mensen snel op en af een eiland moet krijgen voor bijvoorbeeld ziekenvervoer of het vervoer van kwetsbare personen, is er ook wat voor te zeggen om dat in landshanden te hebben, om het zo maar te zeggen. Daar wordt op dit moment naar gekeken. Wat is het verstandigst om te doen? Daarover zijn diverse partijen met elkaar in gesprek. Staatssecretaris Mansveld heeft aangegeven hoe zij dat proces wilde gaan doen. Dit ligt nu bij mevrouw Dijksma. Als daarover meer conclusies kunnen worden getrokken, zullen wij erop terugkomen.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):
Ik kom terug op het punt van de klanttevredenheid. Dat betreft de Waddenveren in brede zin. Er is heel veel ontevredenheid over het overleg, over de inspraak en over de klachtenafhandeling. In zijn algemeenheid wordt er dan gezegd: er komt een verbeterplan, zoals gevraagd is aan de concessiehouders. Maar de vraag is of dat specifieke punt, de betrokkenheid van de mensen op de eilanden bij dat hele traject en bij die verbeteringen, wel goed gewaarborgd is. Wij zitten immers wel met een aantal monopolisten die daar varen. Het overleg moet dan juist wel heel goed zijn, wil men daarin vertrouwen hebben. De vraag is dus of dat duidelijk en beter kan worden gemaakt en of dat ook onderdeel is van de plannen. Daarnaast heb ik een vraag gesteld over het overleg van de decentrale overheden. Rijkswaterstaat zit daar nu niet bij. Wat ons betreft zou Rijkswaterstaat er wel bij moeten zitten om goede oplossingen te krijgen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Naar ik heb begrepen, zitten wij daar wel bij. Ik denk ook dat het overleg met de bewoners van groot belang is. Wij moeten echter ook erkennen, denk ik, dat er aan beide kanten wel sprake is van enigszins verstoorde verhoudingen, waardoor zo'n overleg vaak complexer wordt. Dat is mede de reden waarom wij er iemand op hebben gezet die op neutrale wijze met die partijen aan de slag kan gaan. Ik vind het belangrijk dat zij erbij betrokken worden. Om die reden heb ik aangegeven dat twee keer per jaar dat overleg is. Wij zullen erop toezien dat dat op een goede manier gebeurt.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):
De Minister spitst het nu toe op alleen Ameland. Daar is veel ontevredenheid, maar het geldt ook voor de andere Waddenveren. Ik denk dat het goed zou zijn als gewoon eens wordt bekeken hoe de inspraak en het overleg nu zijn geregeld en hoe daarin verbeteringen kunnen worden aangebracht. Ik zou het wel goed vinden dat het goed geregeld is. Misschien kan de Minister daar nog eens naar kijken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dat kan ik mevrouw De Vries zeker toezeggen. Voor ons is dat ook van belang, want uiteindelijk gaat het om de stabiliteit van de verbindingen. De discussies over en weer over de vraag of men er wel voldoende bij betrokken is en over de vraag of men wel voldoende gehoord wordt, helpen daar helemaal niet bij. Belangrijk is dat alle partijen proberen om zich op het goede te richten. De vraag is hoe verbeteringen gerealiseerd kunnen worden. Het is belangrijk voor de klant – eilandbewoners en anderen – dat er een zo goed mogelijke verbinding is.
Dan kom ik op de meer fysieke kant van het vraagstuk. Daar hebben wij in commissieverband al veel over gesproken. De vraag was steeds of de vaargeul nog verder verbreed moet kunnen worden. De vaargeul wordt eigenlijk continu uitgebaggerd. Als de weersomstandigheden het toelaten, is men daar zes dagen in de week tien tot veertien uur per dag mee bezig. Deze route door de Waddenzee wordt het meest intensief gebaggerd, zowel qua volume als qua kosten. De afgelopen tijd zijn de kosten enorm toegenomen. Dit heeft te maken met de wijze waarop het zand en het sediment zich verspreiden. Dit deel van het traject is nog nooit zo breed en diep geweest als nu. Er wordt voldaan aan de afgesproken afmetingen, natuurlijke processen en het omwoeleffect van schepen daargelaten. Waarom kunnen wij niet veel verdergaan? Wij lopen tegen de grenzen aan van de juridische, ecologische en financiële kaders. Bij de Waddenzee gaan wij uit van het natuurlijke systeem zoals ook is vastgelegd in de Structuurvisie Waddenzee. In de vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet is een maximale breedte voor het onderhoud aangegeven.

De afmetingen zijn: minimaal 50 meter en maximaal 60 meter breed en vier meter diep.

De **voorzitter**:
Het spijt mij, maar ik moet u even onderbreken. We schorsen de vergadering voor de herdenking van de aanslagen in Brussel in de plenaire zaal.

De vergadering wordt van 13.55 uur tot 14.25 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Een aantal leden heeft nog verplichtingen bij de regeling van werkzaamheden. Gezien de tijd, vraag ik de Minister om haar beantwoording meteen te vervolgen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voorzitter. Ik was met de commissie in gesprek over de problemen met de vaargeul. Ik heb uitgelegd waarom het moeilijk is om nog breder en dieper te baggeren dan op dit moment. Het is geen kwestie van even een nieuwe vergunning aanvragen aangezien de vergunningsruimte voor baggeren maximaal wordt benut. Als je iets anders wilt, moet je de ecologische effecten van zo'n bredere vaargeul in de Waddenzee uitputtend onderzoeken, inclusief de compenserende maatregelen. Dat vergt weer aanpassing van de structuurvisie. Mevrouw De Vries wees daar ook op. Ik heb dit meegenomen in de evaluatie. In het Open Plan Proces wordt bekeken wat dit morfologisch betekent. Het is bijvoorbeeld mogelijk dat de vaargeul na verbreding binnen no time weer dichtslibt. Dan ben je heel veel geld kwijt aan procedures, aanleg, beheer en onderhoud. Bijna de helft van het baggerbudget voor de Wadden gaat op aan de verbinding Holwerd-Ameland. Het is goed dat de leden van de commissie dit beseffen. Ik zie natuurlijk ook graag dat er verbetering optreedt. Dat is een van de redenen dat ik ook kijk naar het afsnijden van de bocht.
Mevrouw Jacobi en mevrouw Belhaj hebben gevraagd wat dit morfologisch betekent, wat dit betekent voor de onderhoudskosten en welke oplossingen voor de korte en lange termijn een rol spelen. Voor deze verbinding streef ik naar haalbare maatregelen die de betrouwbaarheid zullen verbeteren. Ik denk dat dit het belangrijkste is voor de eilandbewoners. Medio 2016 meld ik de resultaten aan de Kamer.
Mevrouw Belhaj vroeg of een onhankelijke expert naar de vaargeul kan kijken. Dat kan ik laten doen, maar dat is in het verleden ook al gedaan. Dit zijn trajecten waarbij diverse experts meekijken. Het is een natuurlijk systeem en geen kanaal, rivier of zeehavengeul waarbij je makkelijk kunstmatig kunt ingrijpen. Binnen de bestaande juridische kaders wordt gekeken hoe de geul optimaal in stand kan worden gehouden. Er hebben al experts naar gekeken. Als de Kamer het echt wil, kan dat opnieuw gebeuren. Mevrouw Belhaj is nu even niet aanwezig, dus het is lastig om daar een reactie op te krijgen.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):
Ik heb gevraagd naar de belemmerende factoren uit de PKB-Waddenzee voor mogelijke oplossingen. Wordt daar in het traject naar gekeken? Ik heb meerdere collega's hierover gehoord. Als blijkt dat je veel minder hoeft te baggeren als je van 3,80 meter naar 4,50 meter gaat, kan dat beter zijn voor de natuur dan de manier waarop wij nu aan het klooien zijn. In het geheel van oplossingsrichtingen zit ook het project Holwerd aan Zee. Ik zie dat niet terug in de aanpak. Het is verstandig om al dit soort elementen bij elkaar te houden zodat er regie op mogelijk is. Kan de Minister daar wat explicieter over zijn?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Eerst de aanpassing van de PKB. Natuurlijk, als je de meest verstandige oplossing hebt gevonden, moet je ook kijken hoe je die kunt vormgeven. Dit houdt ook verband met de vraag van mevrouw De Vries naar aanpassing van de structuurvisie.
Het project Holwerd aan Zee is natuurlijk iets anders dan de vaargeul Holwerd-Ameland. We zullen dat alles in samenhang bekijken. Het heeft weinig zin om een project te realiseren als de bereikbaarheid ervan niet te organiseren is.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):
Mooi dat er ruimte wordt gecreëerd in de structuurvisie als dat nodig is. Ik wil het echter breder bezien dan alleen deze vaargeul. Er zijn vaker problemen met vaargeulen. Ik sluit niet uit dat die zich ook in de toekomst zullen voordoen. Kan dit probleem in bredere zin worden meegenomen in de structuurvisie zodat doorsteken of verleggen van de vaargeul mogelijk wordt?
De vergunning op grond van de NB-wet zou het baggerregime beperken. Kan een inventarisatie worden gemaakt van alle knelpunten in de wet- en regelgeving die een oplossing voor de vaargeul Holwerd-Ameland in de weg staan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ja, het is zeker mogelijk om het in bredere zin te bekijken. De structuurvisie wordt aangepast nadat je hebt onderzocht op welke wijze de dingen die je wilt realiseren mogelijk kunnen worden gemaakt. In de toekomst gaat dit allemaal op in de Omgevingswet. Ik kom hier straks naar aanleiding van andere vragen nog op terug. In die wet is ruimte om eerder tot een andere invulling te komen. Wij hebben zicht op de belemmeringen op grond van de Natuurbeschermingswet. Die kunnen wij laten zien.
Aanpassing van de dienstregeling is niet zo ingewikkeld. Aanpassing van de dienstregeling is een van de oplossingen die in het Open Plan Proces aan de orde komen. Het initiatief moet uitgaan van de concessiehouder samen met de gemeente Ameland. Uiteindelijk ondervinden de bewoners van Ameland het meest overlast van de vertragingen. Ik heb begrepen dat er ook nadelen verbonden zijn aan aanpassing van de dienstregeling omdat bijvoorbeeld de eerste afvaart veel vroeger plaatsvindt dan nu of omdat de laatste afvaart veel later plaatsvindt dan nu. Op tijdstippen dat er veel vraag naar vervoer is, kan er dan bijvoorbeeld minder aanbod zijn, terwijl er wel aanbod is op het moment dat er minder vraag naar vervoer is. Het is belangrijk dat gezamenlijk wordt bekeken wat het meest wenselijk en nodig is.
Ik ga nu over naar de structuurvisie.

De **voorzitter**:
U komt medio 2016 terug op het onderzoek naar aanpassing van de vaargeul. Wanneer komt u op dit punt terug?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Het Open Plan Proces wordt in juli 2016 afgerond. Op basis daarvan worden conclusies getrokken met betrekking tot de diverse onderdelen die ik nu aan de orde heb gehad. Het kan zijn dat ik nog iets uit moet zoeken, maar heel veel is al in beeld. In het najaar kan ik het er met de Kamer over hebben.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):
Dat is op tijd voor de aanpassing van de dienstregeling 2017.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik keek even opzij, want ik doe natuurlijk zelf die concessie niet. Ik hoor dat dit het geval is.
Er zijn maar een paar vragen over de structuurvisie gesteld en dan resten mij nog de vragen van diverse aard. Wat is de status van het Waddengebied in de komende Nationale Omgevingsvisie (NOVI)? Wij zijn nu eerst een beleidsverkenning aan het maken. In dat kader wordt dit onderwerp onderzocht en uitgewerkt. Er zal door een aantal partijen gezamenlijk een gebiedsvisie voor de Wadden gemaakt worden. Op basis daarvan kunnen wij kijken of een en ander in de Nationale Omgevingsvisie moet worden opgenomen. Werelderfgoed moet natuurlijk altijd in zo'n omgevingsvisie worden opgenomen omdat dit een overkoepelend belang dient.
Er is opgemerkt dat er meer regie nodig is en dat wij tegelijkertijd op moeten letten dat de diverse partijen daarin kunnen meekomen. Het Regiecollege Waddengebied pakt met de samenwerkingsagenda zijn rol goed op. Wij moeten dit meenemen in de beleidsverkenning, waarbij je ervoor moet zorgen dat de diverse stakeholders aangehaakt blijven.
Onder andere de VVD vroeg om meer flexibiliteit in het Waddengebied, terwijl GroenLinks juist om minder flexibiliteit vroeg. Het makkelijkste voor een Minister is dan om te zeggen: u wilt allebei een andere kant op. Ik zal er echter ook inhoudelijk op ingaan. Ik denk dat het goed is om naar de mate van flexibiliteit in de Natuurbeschermingswet te kijken, maar ook naar de flexibiliteit op andere plekken. Wij gaan dit bespreken in de beleidsverkenning. We zullen de Kamer inzicht bieden in waar flexibiliteit mogelijk is.
GroenLinks vroeg een ondergrens te realiseren om de flexibiliteit in te perken. We werken in de Omgevingswet niet met een ondergrens maar met wettelijke normen. Als je iets in zo'n gebied wilt doen, heb je altijd te maken met de wettelijke normen. Daar mag je niet zomaar van afwijken.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):
Ik moet een keuze maken wat betreft mijn interrupties, maar dit is toch wel heel belangrijk. De Minister zegt dat we ons aan wettelijke normen moeten houden. Het Regiecollege Waddengebied (RCW) gaat ervan uit dat de Wadden als werelderfgoed toch wel een heel bijzonder gebied zijn. De Minister heeft volgens mij eerder gezegd dat zij zich goed kan vinden in het hanteren van een aantal plaatsingsprincipes. Wij zijn ingegaan op kwestie van de windmolens. Als de plannen doorgaan, wordt 8,5 kilometer van de open horizon aangetast door plaatsing van zeventien windturbines op de Emmapolderdijk. Ik kan mij goed vinden in het vierde punt van het RCW. Kan de Minister het verhaal van het RCW onderschrijven waar het gaat over open vensters, bundeling van windmolens en het optimaliseren van plaatsing? Daarmee kan het behoud van het werelderfgoed veel beter bediend worden. Dan heb je het over meer dan alleen maar over wettelijke normen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik had deze vraag bij de overige vragen over het werelderfgoed ondergebracht, maar ik beantwoord die nu graag. U vroeg onder andere of er geen bord «werelderfgoed» geplaatst moet worden. Ik weet dat dit het geval is bij andere werelderfgoederen, bijvoorbeeld bij de Waterlinie. De Minister van OCW gaat over het werelderfgoed. Ik kan haar vragen om een bord te laten plaatsen bij werelderfgoed de Wadden. Ik denk overigens dat er geen bord nodig is, want als je het gebied inrijdt, zie je het bijna vanzelf. Ik zal de vraag van de commissie echter doorgeleiden.
De heer Van Helvert vroeg of de Wadden als werelderfgoed ook in de Nationale Omgevingsvisie worden opgenomen. Dat is zeker het geval. Om de open ruimte van het werelderfgoed te behouden, moet je met bepaalde kaders werken, zoals de vensters en de clustering van windmolens. De heer Van Helvert wees erop dat uit de ILT-analyse blijkt

dat sommige gemeenten zich bij hun plannen hier niet helemaal aan houden. De meldingen die tot nu toe zijn gedaan passen in het beleid van het vrijhouden van vensters en clustering van windmolens. Het advies van het RCW is dan ook om alleen aan de randen windmolens te plaatsen en dan te clusteren op plekken waar al een en ander gerealiseerd is. Op die manier kun je de open ruimte van het gebied behouden. In het «wind op land»-beleid van de provincie Groningen zijn zoekgebieden opgenomen voor de concentratie van windmolens. Die gebieden zijn getoetst aan het principe van de open ruimte. Hoewel het om enige uitbreiding van de bestaande clusters gaat, is er volgens ons en ook volgens de andere partijen die erop toezien geen sprake van aantasting van de open ruimte. Zoals mevrouw Jacobi ook zegt, is het van belang dat wij ieder plan goed aan de kaders toetsen.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):
Betekent dit dat wij volgens de Minister het besluit van het RCW uit 2014, waarover Rijk, provincies en gemeente zich hebben uitgesproken, niet meer uit het oog moeten verliezen? In Groningen gebeurt dit bijvoorbeeld wel, zeker bij de plannen voor de Emmapolderdijk.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Op dat punt zijn de diverse partijen tot een overeenkomst gekomen. Dit moet nog wel uitgewerkt worden in de gebiedsplannen en daarbij worden alle voor- en nadelen van de gemaakte keuzes in beeld gebracht. Pas als het in een gebiedsplan is opgenomen, krijgt het project een officiële status.
Ik heb al eerder met de commissie gesproken over Holwerd aan Zee en aangegeven dat het zeer interessant is om te kijken wat de mogelijkheden zijn. In februari 2015 hebben wij een haalbaarheidsstudie in ontvangst genomen. Uit het SEO-onderzoek blijkt dat de MKBA van het project niet echt voldoet aan de eisen voor rijksprojecten. Er is nader onderzoek nodig naar baggervolumes, baggerprijzen, leefbaarheidsbaten, wensen van recreanten en noem maar op. In het wetgevingsoverleg over het MIRT van november jongstleden hebben wij afgesproken dat wij een MIRT-onderzoek zullen starten. Wij streven ernaar om bij het MIRT 2016 alles in beeld te hebben om een bestuurlijk oordeel te kunnen vellen. Met andere woorden: wij kijken er positief naar, maar het moet wel passen binnen het geheel van hetgeen wij kunnen en mogen. Het moet natuurlijk ook financieel mogelijk zijn. Dat zijn de randvoorwaarden.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):
Ik heb heel specifiek gevraagd naar de mogelijkheden binnen de structuurvisie voor het realiseren van Holwerd aan Zee. Wordt daar rekening mee gehouden? Het zou zuur zijn als er straks wel een haalbaar plan is, maar het dan niet mag van de structuurvisie.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
De structuurvisie wordt om de zoveel tijd herzien. Omdat wij met een Omgevingsvisie gaan werken zal de huidige structuurvisie voor de overgangsperiode verlengd worden. Een structuurvisie is een tijdelijk instrument. Er zijn constant ontwikkelingen gaande. Als wij met z'n allen besluiten om dit project te doen, kan dat zijn plek daarbinnen krijgen. Voordat wij tot zo'n besluit komen, hebben wij nog het nodige te bekijken om na te gaan of het überhaupt haalbaar is.
Mevrouw De Vries vroeg naar de vaargeul It Soal bij Workum. Er vindt frequente monitoring plaats en er is een effectiever beheer om de vaargeul op diepte te houden. Dat is een oplossing voor de korte termijn. Rijkswaterstaat en de gemeente zien daarnaast mogelijkheden om de bevaarbaarbeid te verbeteren en de verzanding te vertragen. Dat zou een middellangetermijnoplossing zijn. Op dit moment wordt gekeken wat dit

budgettair betekent en wat er nodig is aan vergunningen. Als dat niet werkt, moet je naar oplossingen voor de lange termijn gaan kijken, maar dan kom je terecht bij grote, dure projecten in de vorm van lange dammen en dergelijke. Laten wij eerst maar even afwachten of het lukt met de oplossingen voor de korte en de middellange termijn.
Dan is er door de PvdA en GroenLinks gevraagd naar de relatie met de Mijnbouwwet en het principe van de hand aan de kraan. Ik heb al eerder aangegeven dat de Mijnbouwwet zal opgaan in de Omgevingswet als die eenmaal van kracht is. Dat is pas na 2018. Het sluiten van de kraan is de verantwoordelijkheid van de Minister van Economische Zaken op grond van een voorschrift in het instemmingsbesluit van het winningsplan. Het sluiten van de kraan is de verantwoordelijkheid van de Staatssecretaris van Economische Zaken op grond van de Natuurbeschermingswet als er natuurdoelen in het geding zijn. De besluiten over de gaskraan liggen dus volledig bij EZ, zowel bij de Minister als bij de Staatssecretaris.
Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd naar mogelijke lekkage van dieselolie bij de zoutwinning. Ik wil daar schriftelijk op terugkomen omdat dit een specifieke beantwoording vraagt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Een van de voordelen van een kleine fractie is dat je veel debatten zelf doet. Bij sommige onderwerpen krijg je een «van het kastje naar de muur»-gevoel. Ik heb dit aan de orde gesteld in een debat met Minister Kamp. Toen werd ik verwezen naar het AO over de Wadden. De vergunning voor de zoutwinning ligt volgens Minister Kamp niet bij hem. Door de collega's wordt gesouffleerd dat de Staatssecretaris van EZ hierover gaat, maar de Minister verwees mij specifiek naar dit AO. Een brief hierover zou heel fijn zijn, dan kunnen de drie bewindspersonen samen afstemmen wie hier de lead in heeft en krijg ik het goede antwoord. Op de opmerking over de Mijnbouwwet reageer ik als volgt. Het lijkt mij een uiterst merkwaardige figuur dat het verlenen van een gaswinningsconcessie op de Noordzee, in de Waddenzee, op de Waddeneilanden of in Groningen, via de Omgevingswet gaat plaatsvinden. Ik kan mij daar helemaal niets bij voorstellen. Volgens mij blijft dat een separate bevoegdheid van de Minister van Economische Zaken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Er zijn twee dingen. Ten eerste de dieselolie; ik zal daarop schriftelijk terugkomen. We hebben daarover nu geen specifieke informatie. Het is, denk ik, ook goed om naar die bevoegdhedenverdeling te gaan. Ik dacht dat mevrouw Van Tongeren de gaswinning bedoelde. Dat onderwerp valt echt onder de Minister van EZ. Ik zal even specifiek kijken naar de zoutwinning en naar waar die onder valt. Voor mij ligt wel een antwoord, maar ik zal die ook nog in een brief zetten: het Ministerie van EZ verleent vergunningen voor diepe delfstofwinning en natuurbescherming in de Waddenzee, RWS is beheerder van de bodem en het water van de Waddenzee en de Noordzeekustzone, RWS is in opdracht van mij verantwoordelijk voor het op orde houden van het areaalvolume van de zandige Noordzeekusten en de zandsuppletie. Volgens mij kan mevrouw Van Tongeren daar nu niet zoveel mee, dus ik zal dat even heel expliciet uitwerken.
Ik merk het volgende op over de Mijnbouwwet. Er zijn nu diverse wetten in de Omgevingswet opgegaan; 26 wetten, waarvan 16 volledig en 10 ten dele. Ik heb altijd begrepen dat uiteindelijk ook de natuurbeschermingswetten, de wetten over onteigening en grondbeleid en de Mijnbouwwet op termijn zullen opgaan in de Omgevingswet. Het kan zijn dat de Mijnbouwwet ten dele opgaat in de Omgevingswet, zoals dat ook bij een aantal andere wetten is gebeurd, omdat niet alles in zo'n wet altijd betrekking heeft op de leefomgeving. De Natuurbeschermingswet gaat bijvoorbeeld wat betreft het vaststellen van de lijsten en de jacht op in de

Omgevingswet omdat die veel meer over vergunningverlening gaat. Het kan dus best zijn dat het vergunningsdeel van de Mijnbouwwet niet onder de Omgevingswet komt te vallen. Maar nogmaals, het gaat om iets wat nog staat te gebeuren en nog bediscussieerd gaat worden in de toekomst, wanneer de Mijnbouwwet opgaat in de Omgevingswet. Ik denk dus dat het goed is om de discussie te zijner tijd te voeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
De zorgen zijn er nu. Over gasexploratie en gaswinning op of in de buurt van de Waddeneilanden wordt nu een discussie gevoerd. In de Structuurvisie ondergrond wordt gekeken wat geschikte ruimten zouden zijn om schaliegas te winnen. Ik wil graag weten wat de bedoeling is van bijvoorbeeld het verlenen van een vergunning voor een proefboring naar schaliegas of voor de gaswinning die ons nog steeds boven het hoofd hangt bij Terschelling. Moet dat opgaan in de Omgevingswet met alle minnen en plussen of blijft dat gewoon bestaan in de Mijnbouwwet? Wij gaan de Mijnbouwwet binnenkort weer bespreken. Dit is een fundamenteel punt dat vaak aan de orde komt, waarover ik geen helderheid heb. De Minister heeft dat evenmin want zij zegt terecht: we weten het nog niet, dat komt nog. Dit is heel erg belangrijk voor de hele olie- en gaswinning in Noord-Nederland en dus ook rond het Waddengebied. Als het mogelijk is, ontvang ik ook hierop graag een schriftelijk antwoord. De Minister van EZ verwijst mij namelijk ook wat betreft de Omgevingswet naar zijn collega. Structuurvisie, Omgevingswet en Mijnbouwwet hangen allemaal met elkaar samen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik denk dat mevrouw Van Tongeren een aantal zaken uit elkaar moet halen. Zij is heel erg betrokken bij de onderwerpen gaswinning en schaliegaswinning in het Waddengebied en andere gebieden; dat weet ik. De Omgevingswet is echter een wet waarin diverse wetten gebundeld worden tot één wet die gaat over de leefomgeving. De inhoud van het beleid blijft altijd bij de verantwoordelijke Minister. De Minister van EZ gaat gewoon over de energiemix, over de wijze waarop daaraan vorm wordt gegeven en over de vergunningverlening. Zelfs als een en ander opgaat in een Omgevingswet, dan zal de Minister van EZ nog steeds degene zijn die inhoudelijk bepaalt of het wel of niet gaat plaatsvinden. Mevrouw Van Tongeren zegt zelf al dat de Mijnbouwwet binnenkort inhoudelijk besproken gaat worden met de Minister van EZ. Dan zal ook aan de orde zijn welke delen van de Mijnbouwwet opgaan in dat raamwerk van de Omgevingswet. Met dat raamwerk moet het de burger zo eenvoudig mogelijk gemaakt worden – wat mag wel en wat mag niet – en wordt er met één vergunning gewerkt. De inhoud, of er al dan niet meer vergunningen moeten worden verleend en of er al dan niet een moratorium moet worden ingesteld, blijft bij de Minister van EZ, net als natuur in de toekomst nog steeds door de Staatssecretaris van Economische Zaken wordt gedaan. Zo zal ook het grondbeleid, het ruimtelijkeordeningsbeleid en het waterbeleid met mij besproken worden, ook als het in de Omgevingswet zit. Het hangt er dus ook een beetje vanaf welke vragen mevrouw Van Tongeren aan de heer Kamp heeft gesteld. Als hij in relatie tot de Omgevingswet naar mij heeft verwezen, dan klopt dat: daar ga ik over. Inhoudelijke keuzes kunnen echter ook worden aangekaart bij de Minister die daar werkelijk over gaat. Dat maakt het makkelijk, want dan zitten ook alle betrokken Kamerleden die met zo'n onderwerp bezig zijn erbij.

De **voorzitter**:
Omwille van de tijd wil ik het echt hierbij laten. Misschien is er nog ruimte in de tweede termijn, als we daaraan toekomen. Ik moet het hierbij echter

laten, want anders komen we niet toe aan de andere antwoorden. Ik heb u de ruimte gegeven, mevrouw Van Tongeren, maar omwille van de tijd ...

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dan doe ik een vooraankondiging van een VAO.

De **voorzitter**:
Ja, dat mag. De Minister gaat nu verder met haar volgende punten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
De heer Smaling vroeg wat er precies gaat gebeuren in het Eems-Dollardgebied. In het afgelopen bestuurlijk overleg MIRT Noord-Nederland hebben gedeputeerde Staghouwer en ik afgesproken om een meerjarig adaptief programma op te stellen. Dat wordt de komende maanden uitgewerkt. Een onderdeel daarvan is een voorstel voor prioritering en financiering van eventuele maatregelen. Wij zullen daar ook over spreken. We spraken elkaar daar net al even over, maar we gaan daar nog wat dieper op in. Eerst moeten we echter goed duidelijk hebben welke maatregelen het zal betreffen. Vervolgens kan besloten worden over de financiering. Dat gaat dus niet andersom. Vooruitlopend op het adaptief programma heb ik wel namens EZ al afspraken gemaakt over de vier pilots, over de financiering van een adaptief programma en over het opzetten van een innovatieprogramma slib. Dat gaat in totaal om zeven ton. Daarnaast stel ik voor de periode 2016–2021 1 miljoen euro beschikbaar voor het KRW-slibonderzoek; voor de afgelopen periode, 2009–2015, was dat 1,7 miljoen. Voor het opruimen van de Griesberg is ruim 13 miljoen beschikbaar. Via het HWBP en I en M, samen met de waterschappen, zijn er budgetten beschikbaar voor de pilot Dubbele dijkzone en de pilot Brede groene dijk. Voor het hoogwaterbeschermingsprogramma is 9,5 miljoen beschikbaar; dat is nog wel onder voorbehoud van de nieuwe HWBP-subsidieregeling. Kortom, wij zijn financieel betrokken bij Eems-Dollard. Dat zijn we zowel vanuit I en M als vanuit EZ. De regio zelf zal daar natuurlijk ook in zitten.
De heer Van Helvert en anderen hebben gevraagd naar de stand van zaken van de motie-Van Helvert over snelvaren, of de motie-Jacobi/Van Helvert of Van Helvert/Jacobi. Het onderzoek is naar de Kamer gestuurd. Dat geeft enige helderheid. De aanpak is met de stakeholders besproken. Er is ook meer aandacht voor adequaat handhaven. AIS is een dataverzameling voor plaatsbepaling; die is niet bedoeld voor handhaving maar voor navigatieondersteuning. De boten van RWS zijn als zodanig herkenbaar, maar dat geldt eigenlijk voor alle handhaving in Nederland, op alle terreinen. Niets werkt zo goed als herkenbare handhaving, want het heeft vaak een afschrikwekkend effect, ook op het water. Er is naar aanleiding van de motie extra gecontroleerd. We zijn de gegevens daarvan aan het verzamelen. Er is een RHIB, een snelle boot, ingezet om ook nog wat onherkenbaarder te werk te gaan, maar na een tijdje is het effect van «minder opvallend» voor veel collega's ook wel wat uitgewerkt. Wij plannen de inzet per jaar en we kijken ook waar het meeste effect wordt verwacht. Ik zei al dat er meerdere overleggen plaatsvinden met stakeholders. We bespreken daar ook de handhavingsstrategie. Verder kijken we naar de mogelijkheid van het scheiden van beroeps- en recreatievaart door betonning. Ook hebben we een reglement voor het gebruik van data- en verkeerssystemen naar de Kamer gestuurd. Zo is er nog een reeks aan kleine maatregelen te noemen om aan te geven dat we naar aanleiding van de motie flink aan de slag gegaan zijn.
Door een aantal commissieleden is nog gesproken over dat andere vraagstuk: snelvaren in de nacht. Onderzoek wijst uit dat negatieve effecten niet zijn uit te sluiten. Initiatiefnemers zullen dus moeten aantonen dat ze geen negatieve effecten veroorzaken. De Natuurbeschermingswet is daarvoor het kader; ik moet daaraan voldoen. Voor hulpverle-

ningsdiensten of bij calamiteiten behoort snelvaren altijd tot de mogelijkheden. Bij spoedeisende zaken is gewoon een ontheffing te vragen. Ik heb begrepen dat men ook een ontheffing kan aanvragen als men goed gemotiveerd kan aangeven dat de boot nauwelijks lawaai maakt. Er is gevraagd naar scholen en schoolgaande kinderen. Ik weet niet hoeveel scholen er 's nachts nog open zijn. Het ging natuurlijk over het 's nachts snelvaren. Ik heb niet begrepen dat het een issue is, maar ik wil er wel naar kijken. Zoals ik al heb gezegd, zijn er ontheffingen te vragen als duidelijk te maken is dat het echt noodzakelijk is.
Dan is er het issue van de slaaptijd van zeehonden die niet verstoord moet worden. Dat zijn volgens mij ook vroege vogels.
Ieder jaar komt weer de vraag naar voren over het Waddenfonds. Wordt er wel fiftyfifty verdeeld? De één vindt dat er wat meer naar de economie en de ander dat er wat meer naar de ecologie moet. De subsidie wordt goed gespecificeerd. Er wordt gespecificeerd welke projecten onder economie en welke projecten onder ecologie vallen. Daarbij is ook van belang dat er ecologische projecten zijn die indirect bijdragen aan de economische ontwikkeling. Die worden niet meegecalculeerd in de overzichten, maar er zijn projecten onder de categorie economie gerangschikt, waarvoor subsidie is aangevraagd met het oogmerk, bij te dragen aan de regionale economische ontwikkeling. Ik doel op infrastructurele projecten bedoeld voor regionale versterking van de economie. Die subsidie komt indirect weer aan de bedrijven ten goede. Ik heb de cijfers nu niet paraat, maar de afgelopen jaren is gebleken dat de verdeling ongeveer fiftyfifty is. De ene keer is het wat meer voor ecologie en de andere keer meer voor economie, maar het zit wel rond die fiftyfifty.
In dit verband is gevraagd naar de sluis bij Kornwerderzand. Wij passen de Afsluitdijk zodanig aan dat de sluis bij Kornwerderzand kan worden gerealiseerd. In de planuitwerking voor de Afsluitdijk is voorzien in een keersluis van 42 m breed. Dat is toekomstvast. De minimale breedte wordt 25 m. Dat biedt voldoende ruimte om in de toekomst nog uitbreiding te realiseren. Dus het kan allemaal in de toekomst. Wij hebben steeds gezegd dat de regio het zelf moet betalen als hij verder wil gaan met de sluis bij Kornwerderzand. De regio deelt de mening dat die variant later nog ingepast kan worden. De regio moet zelf bepalen of dat uit het Waddenfonds moet komen, maar het is zeker aan te raden. Ik begrijp uit vragen van de regio dat er behoefte is aan wat versnelling. Dat is iets waar de regio zelf over gaat. Voor de aanwending van het Waddenfonds behoren ook meerjarige investeringen tot de mogelijkheden. De Waddenprovincies gaan daarover. Ik kan hier van alles toezeggen en niet toezeggen op dat vlak, maar het is in ieder geval gewoon mogelijk en het is vooral van belang dat daar meerjarige programma's bij bedacht worden.
Hiermee heb ik alle vragen van de commissie beantwoord.

De **voorzitter**:
Er is nog ruimte voor een heel korte tweede termijn. Ik vraag de leden om zich te beperken tot een halve minuut spreektijd. We hebben tot maximaal 15.00 uur de tijd, want de Minister moet dan naar een ander AO.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):
Voorzitter. Ik heb gevraagd of de resultaten van het adaptief programma voor 1 juni aan de Kamer kunnen worden gestuurd als het gaat om Eems-Dollard, zodat we die kunnen bespreken bij het AO Water op 16 juni. Daar heb ik nog niets over gehoord.
Ook heb ik gevraagd of wij de klanttevredenheidstoetsen voortaan sneller kunnen krijgen en niet een jaar later. We praten nu nog over 2014. Daar heb ik geen reactie op gekregen.
Ik overweeg wat strenger tegen de Minister te worden als het gaat om de uitvoering van de motie over snelvaren. Haar is gevraagd om naar

alternatieve mogelijkheden te kijken, bijvoorbeeld de sociale media. Ik hoor daar niets over. Ik heb voorgesteld om in deze tijd niet meer te zoeken naar bootjes die achter je aan vliegen, maar alles uit de kast te halen, soms ook AIS, hoewel dat nu niet bedoeld is voor handhaving. Ik vind dat we op alle punten van de watersport – en dat wordt breed gedragen – moeten overgaan op andere handhavingstrajecten. Ik vind het nu mager.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):
Voorzitter. Heel kort nog een aantal zaken, te beginnen met Ameland. Er is gesproken over de concessie. De tweede boot wordt heel weinig ingezet, terwijl dat ook een mogelijkheid zou zijn om de vertraging op te lossen. Kan daarover met degene die de concessie uitvoert gesproken worden?
Het meerjarig investeren uit het Waddenfonds heeft te maken met de manier waarop het Rijk het geld naar de provincies overhevelt. Is daar toch niet een belemmering?
Ik heb nog gevraagd naar de vaargeul Lauwersoog, het Westgat. Wat mij betreft mag de Minister daar ook schriftelijk op terugkomen.
Wij krijgen wel signalen dat scholen problemen hebben met nachtelijk snelvaren, bijvoorbeeld problemen met schoolvervoer of nachtelijk spoedeisend vervoer. Ook hierop mag de Minister schriftelijk terugkomen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Voorzitter. Het formele antwoord dat de Minister en de Staatssecretaris het gaswinningsplafond zouden kunnen verlagen, begrijp ik, maar in de praktijk wordt er per jaar een gaswinningsplafond afgesproken. De NAM heeft gewoon juridisch het recht om tot dat plafond te winnen. Stel dat je dan een overschrijding vindt, hoe kun je dan de hand aan de kraan houden en diezelfde maand nog de gaskraan dichtdraaien? Mijn tweede vraag was dan ook – die mag van mij wel schriftelijk beantwoord worden – hoeveel overschrijding er moet zijn voordat er wordt ingegrepen. Er is nu een overschrijding en er wordt tot nu toe niet ingegrepen. Vaak wordt in de Kamer gezegd dat wij reageren op incidenten. Ik probeer met de problemen rond de Omgevingswet en de Mijnbouwwet en de structuurvisie aan de voorkant te zitten, dus ik zou graag van de Minister willen weten op welk ander moment we daarover kunnen praten. Als al deze bepalingen naar de Omgevingswet gaan, wordt het grootste gedeelte daarvan geregeld in algemene maatregelen van bestuur, waarbij het parlement, de Tweede en Eerste Kamer buitenspel staan.

De **voorzitter**:
Volgens mij moet ook het een en ander bij een andere commissie aan de orde komen. Er komt een brief. De Minister zal daar zelf nog kort op reageren, denk ik.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Ik blijf aandringen op gedrevenheid van de Minister om het probleem met de boot naar Ameland op te lossen. Ik hoop op dezelfde gedrevenheid waarmee zij bordjes van 130 km/u plaatst om een snelheidsverhoging richting Ameland te regelen.
Als rechtgeaarde Limburger dacht ik altijd dat nachtvaren van zonsondergang tot zonsopgang geldt. Volgens mij weet de Minister dat ook wel. Het rapport roept rondom de watertaxi's nog heel veel vragen op. De vraag is of het rapport dat nu gebruikt wordt, het juiste is. Is het niet beter om dat rapport van tafel te halen en een nieuw rapport te gebruiken? Het punt is dat Doeksen wel zeehonden mag wakker maken, terwijl andere rederijen dat niet mogen. Ik heb geen overleg gevoerd met onze woordvoerder dieren in de fractie, maar ik kan me niet voorstellen dat wij er

voorstander van zijn om kinderen te laat op school te laten komen, omdat daardoor zeehonden eventueel wakker worden gemaakt.

De **voorzitter**:
Die zijn er gelukkig niet in Limburg.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Voorzitter. Excuses dat ik verlaat ben, maar ik had als woordvoerder Defensie nog even iets anders te doen. Ik heb een gedeelte van het debat gemist, maar ik begrijp dat de Minister zo vriendelijk is geweest om toe te zeggen dat zij de kosten inzichtelijk wil maken op de kortere termijn en vooral ook op de langere termijn. Daar ben ik heel blij mee en ik hoop van harte dat zij dit in juni inzichtelijk kan maken, zodat de Kamer nog in de gelegenheid gesteld kan worden om er zelf iets van te vinden alvorens het Prinsjesdag is.

De **voorzitter**:
U hebt het over de vaarverbinding, toch?

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Ja, de doorvaart.

De heer **Smaling** (SP):
Voorzitter. Ik heb ook een stukje gemist, maar dat zal de Minister vast niet herhalen alleen voor mij. Dat moet ik dan maar teruglezen. De essentie voor mij is dat de schoonheid van dit gebied voorop moet staan. We hebben het er vaak over dat alles tegelijk moet kunnen, dat het gaat om economie en ecologie, dat het een win-winsituatie moet zijn. Er moet ontwikkeld worden en beschermd. Laten we vooral het unieke karakter, de schoonheid en de ecologische waarde van dat gebied vooropstellen.
Ik ben blij dat de Minister de Eems-Dollardregio nog specifiek aan de orde stelt. Ik zal nog even puzzelen over wat daarover al was toegezegd en wat er nieuw aan is. Afhankelijk daarvan doe ik misschien mee met het VAO van mevrouw Van Tongeren. Verder dank ik de Minister voor haar antwoorden.

De **voorzitter**:
De Minister heeft nog drie minuten de tijd om te reageren, waarbij ik aangeef dat zij op een aantal zaken schriftelijk zal terugkomen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voorzitter. Ik heb nog niet alle antwoorden binnen, maar ik begin maar gewoon. Mevrouw Jacobi vroeg of zij voor juni de resultaten van Holwerd aan Zee kon krijgen.

De **voorzitter**:
Was dat niet in eerste termijn? In tweede termijn had zij het over de Eems-Dollardregio.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):
Ik heb naar beide onderwerpen gevraagd.

De **voorzitter**:
De Minister is al in haar beantwoording in eerste termijn op Holwerd ingegaan. Ik vraag haar om verder te gaan met haar beantwoording.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik heb begrepen dat het heel krap wordt met de Eems-Dollard, maar we gaan wel proberen om het project te realiseren. Wij moeten het er

natuurlijk wel over eens zijn dat het goed genoeg is, maar wij gaan het proberen.
Mevrouw Jacobi wil graag dat het onderzoek naar de klanttevredenheid eerder wordt besproken. Dit jaarlijkse onderzoek wordt altijd in mei gedaan. Nu bespreken wij inderdaad het onderzoek uit mei 2015. De resultaten van het onderzoek in 2016 zullen ook rond mei verschijnen. Wij kunnen dit gewoon eerder bespreken. Dat is een kwestie van agenderen.
Mevrouw Jacobi vroeg zich af of wij ten aanzien van het snelvaren wel alles doen wat wij kunnen doen. We zullen naar de mogelijkheden van de social media kijken. Uiteindelijk moet de handhaving natuurlijk wel rechterproof zijn. In het najaar van 2016 kan ik u informeren over de uitvoering van de motie en dan kan ik aangeven wat wij allemaal op dat vlak hebben gedaan. Volgens mij heeft het CDA op dit punt dezelfde vragen gesteld.
De VVD vroeg naar de Amelandconcessie en de tweede boot. Dit wordt meegenomen in het planproces van de heer Jager omdat dit een onderdeel van de exploitatie betreft.
Er werd verondersteld dat het Rijk nog wel zeggenschap heeft over de gelden uit het Waddenfonds omdat het zelf die gelden heeft overgeheveld. Ik kan mij de debatten over de overheveling nog heel goed herinneren. Toen hebben wij duidelijk afgesproken wie er wanneer over wat gaat. Toen is ook de wijze van verdeling afgesproken.
Diverse commissieleden vroegen aandacht voor het nachtelijk vervoer. We hebben zelf nooit de problemen van kinderen en scholen te horen gekregen. We zullen daar navraag naar doen. Het is handig als de leden die specifieke signalen hierover hebben gekregen, die aan mij overhandigen. Dan kunnen wij sneller nagaan wat het probleem is. Naar aanleiding van vragen uit de commissie hebben wij vooral onderzoek gedaan naar de effecten op de natuur van het snelvaren. In het rapport staat dat niet bewezen is dat dit geen effecten heeft en dan moet je het ook niet doen. Als men een goed verhaal heeft, zijn ontheffingen mogelijk. De boel zit niet op slot. We zullen ook nagaan of er geen problemen zijn met de scholen.
De heer Van Helvert vroeg of het rapport van Witteveen+Bos wel het juiste was. Ik ga daarvan uit als je onafhankelijke experts vraagt om zo'n onderzoek te doen. In specifieke gevallen vindt er een passende beoordeling plaats. Die moet uitwijzen of vergunningverlening mogelijk is.
Ik heb al tegen mevrouw Van Tongeren gezegd dat ik in de brief terugkom op de gaswinning en de hand aan de kraan. Zij wil graag aan de voorkant meepraten en niet wachten tot de Omgevingswet er is. Dat hoeft ook niet. Totdat de Omgevingswet in werking treedt, wordt er nog gewoon met de sectorale wetten gewerkt. De vergunningverlening vindt dan plaats op grond van de sectorale wetten en kan dan ook met de sectorale Ministers besproken worden. Wat dat betreft, kan mevrouw Van Tongeren de vinger aan de pols houden bij degene die de hand aan de kraan houdt, om het zo maar eens te zeggen.

De **voorzitter**:
Wij moeten nu tot een afronding komen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voor nachtvaren geldt inderdaad de termijn van zonsondergang tot zonsopgang. Ik heb de vragen van mevrouw Belhaj al beantwoord. Dat geldt ook voor de vragen van de heer Smaling.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):
Ik vind het prima dat er schriftelijk op mijn vraag over Lauwersoog wordt teruggekomen.

De **voorzitter**:
Mevrouw van Tongeren heeft een VAO aangevraagd.
Ik noem nog enkele toezeggingen.

- Op het onderzoek naar de vaargeul wordt midden 2016 teruggekomen.
- Op het Open Plan Proces wordt in het najaar teruggekomen.
- De Minister komt per brief terug op de verantwoordelijkheid voor de vergunningverlening inzake de gaswinning in het Waddengebied. Daar zijn ook andere Ministers verantwoordelijk voor.

Wanneer kunnen wij die brief verwachten?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Wij moeten eerst even afstemmen met EZ. Ik denk dat die brief over drie weken komt.

De **voorzitter**:
U komt nog terug op ...

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik heb het antwoord op de vraag over Lauwersoog gevonden. De stand van zaken van de vaargeul Westgat is als volgt. De provincie heeft een eerste onderzoek gedaan. Rijkswaterstaat heeft wat betreft de morfologie bijgedragen. De provincie wil nu nog nader onderzoek doen.

De **voorzitter**:
Ik dank iedereen, ook de mensen van de Waddeneilanden en de bestuurders uit Groningen en Friesland. Wel thuis.

Sluiting 15.03 uur.